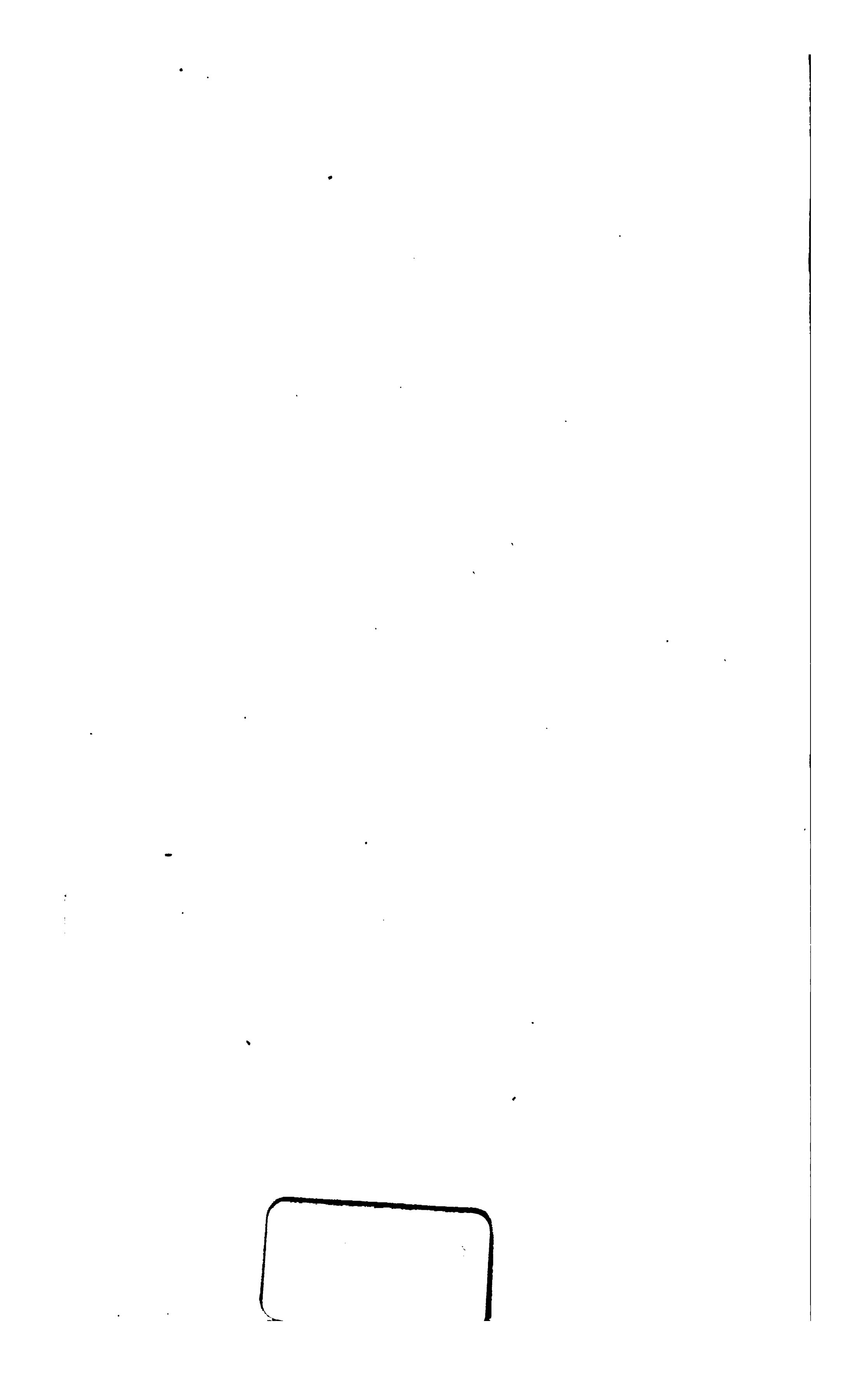


MEILI

Die Civilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle





SWITZERLAND

Die

civilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle.

Referat

für den Juristentag

von

Prof. Meili,

Zürich.

BASEL

Verlag von Helbing & Lichtenhahn

(vorm. Reich-Detloff)

1907.

Einleitung.

Es ist zunächst am Platze, den Stand der ganzen Frage kurz anzugeben. Ursprünglich herrschte in der Schweiz die Idee, es sei am besten, die Haftpflicht der Automobile mit der Revision des Bundesgesetzes von 1875 über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen zu verknüpfen.[1]) Bekanntlich wurde hiergegen deswegen Opposition erhoben, weil man die Automobile nicht kurzweg als Eisenbahnen bezeichnen dürfe. Und so kam es, dass das revidierte Bundesgesetz betreffend

---

[1]) Vergl. B. B. 1902 V S. 846—866. Es ist das Verdienst von Nationalrat Scherrer-Füllemann St. Gallen, die gesetzliche Ordnung der automobilrechtlichen Haftpflicht in der schweizerischen Bundesversammlung in Fluss gebracht zu haben. Vielleicht darf ich bei dieser Gelegenheit sagen, dass ich den Gedanken, es sollten die Automobile unter eine scharfe Haftpflicht gestellt werden, in meiner Broschüre: Die Kodifikation des schweizerischen Privat- und Strafrechts (Zürich 1901) S. 100 Anm. anregte. Ich entwickelte meine Ideen dann weiter in der Broschüre: Die rechtliche Stellung der Automobile (Zürich 1902) und unterstützte auch die Bestrebung von Scherrer-Füllemann in einer kleinen Abhandlung (Die Automobile und die schweizerische Gesetzgebung) im Schweizer Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung 1903. IV S. 37—41. Gegen die Verknüpfung der Haftpflicht der Automobile mit dem Eisenbahnrechte trat in der Schweiz namentlich Brennwald: Der Automobilismus im Recht (1905) auf.

die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post am 28. März 1905 angenommen wurde, ohne dass die Automobile dabei Erwähnung fanden. Immerhin wurde der Bundesrat ersucht, die Ordnung der Materie unverzüglich an die Hand zu nehmen, und es liegt auf dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement seit ein paar Jahren ein Gesetzesentwurf über die Haftpflicht der Automobile bereit, wie er auf Grundlage der Beratungen der Bundesversammlung ausgearbeitet worden ist.[2]) Der Geschäftsbericht des erwähnten Departements über das Jahr 1906 bemerkt dies ausdrücklich, fügt aber hinzu, das Departement habe den Entwurf im Berichtsjahre wegen vielseitiger Inanspruchnahme für andere gesetzgeberische Arbeiten noch nicht dem Bundesrat vorlegen können (B. B. 1907 I. S. 530). Die gleiche Tatsache konstatierte letzthin Herr Bundesrat Brenner in der Bundesversammlung (Juni 1907), als wegen des Entwurfes des Haftpflichtgesetzes über die Automobile reklamiert wurde. Und er fügte hinzu, man wolle noch das Ergebnis der Verhandlungen des diesjährigen Juristentages abwarten.

Auf diesen freundlichen Appell an die Tätigkeit unseres Vereins ist die Hoffnung auszusprechen, dass die ganze Angelegenheit durch die in Aussicht stehenden Beratungen eine gewisse Förderung erlangen werde, die geeignet ist, die Lösung der dem Bundesrate und der Bundesversammlung bevorstehenden Aufgabe einigermassen zu erleichtern.

Die vorliegende gesetzgeberische Frage ist übrigens auch in einer Reihe anderer Staaten pendent. So hat das österreichische Abgeordnetenhaus am 26. Januar 1907 in dritter Lesung ein Gesetz angenommen, das dann dem Herrenhause unterbreitet worden war. Die ganz kurze diesem zur

---

[2]) Es ist also nicht zutreffend, wenn die Sch. J.-Z. am 15. Juli 1907 IV S. 29 als neueste Neuigkeit mitteilte, dass das Departement der Justiz und Polizei über die Haftpflicht der Automobile einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet habe.

Der Entwurf ist vorläufig natürlich noch nicht publiziert, weil der Bundesrat darüber noch keinen Beschluss gefasst hat.

Verfügung gestandene Zeit genügte aber nicht zu einer sorgfältigen Beratung, und in Bausch und Bogen wollte es das Gesetz auch nicht annehmen, so dass der österreichische Justizminister den Gesetzesentwurf nach den Wahlen dem Herrenhause (20. Juni 1907) nochmals vorlegen musste. Ich komme auf denselben mehrfach zurück und lasse ihn als Beilage abdrucken, weil es zum bessern Verständnisse zweckmässig ist, den Wortlaut im Zusammenhange vor sich zu sehen. Dabei ist zu bemerken, dass das Abgeordnetenhaus die aus dem Justizausschusse hervorgegangene Vorlage mit ganz wenigen Aenderungen annahm.

Der deutsche Reichstag hat am 26. Februar 1904 Resolutionen angenommen, wornach die Vorlage eines Haftpflichtgesetzes gefordert wurde. Am 1. März 1906 wurde dann ein Entwurf der Regierung vorgelegt und die Kommission hatte ihn im Laufe des Jahres 1906 in erster Lesung der Hauptsache nach durchberaten, immerhin war sie der Ansicht, dass sie ihre Beschlüsse noch einer neuen Diskussion und einzelnen Abänderungen unterwerfen müsse. Die Arbeit geriet ins Stocken, weil der Reichstag aufgelöst wurde (Dezember 1906). Dem neuen Reichstage wurde der Gesetzesentwurf noch nicht vorgelegt, weil die Regierung Einrichtungen getroffen hatte, um genaue statistische Erhebungen über die Unfälle im Automobilverkehr zu machen. Nun wurde allerdings im Reichstage die Vorlage des Gesetzesentwurfs neuerdings verlangt (23. April 1907), allein der Staatssekretär des Reichsjustizamtes (Dr. Nieberding) verteidigte die Haltung der Regierung gerade mit Rücksicht auf die erwähnte Statistik und fügte dann noch bei, die Beschlüsse erster Lesung seien nicht geeignet, die Unterlage für einen Entwurf zu bilden. Immerhin sprach der Staatssekretär ausdrücklich aus, die verbündeten Regierungen seien darin einig, dass der Zustand des Automobilverkehrs auf den Strassen und Wegen ein unbefriedigender sei, er gab auch zu, dass man um eine gesetzliche Regelung, die den bestehenden Uebelständen abzuhelfen geeignet sei, schliesslich nicht „herumkommen“ könne. Diese Wendung zeugt freilich nicht gerade von einem grossen Enthusiasmus

Erster Teil.

Der massgebende Ausgangspunkt der Haftpflicht und deren Anwendung auf die Automobile.

I.

Was zunächst das grundlegende Prinzip anbetrifft, auf welchem die civilrechtliche Haftpflicht der Automobile aufgebaut werden muss, so existieren darüber bekanntlich Zweifel. Insbesondere wird betont, es bestehe kein sichtbarer Grund, weswegen die Automobile unter ein Ausnahmerecht gestellt werden sollen. Auf den ersten Blick kann man ja wohl finden, dass diese Wendung zutreffend sei; denn im Grunde müssen Ausnahmen von der bestehenden Regel stets strikte bewiesen werden. Wer indessen etwas tiefer in die Sache dringt, muss bald erkennen, dass mit der Anwendung des normalen Civilrechtes der Gerechtigkeit nicht gedient würde. Dabei darf freilich nicht vergessen werden, dass das gewöhnliche Civilrecht überhaupt nicht gilt, soweit es sich um die modernen mechanischen Betriebe der Fabriken, der Elektrizitäts- und Industrieunternehmungen und vor allem auch der Eisenbahnen handelt. Angesichts der vielen und grossen mit diesen Betrieben verknüpften Gefahren ist der berühmte Rechtstypus des guten Hausvaters, an dem die Rechtspflichten und speziell die Frage der Nachlässigkeit gemessen zu werden pflegten, nieht mehr als genügend angesehen worden. So kommt es, dass man seit einer Reihe von Dezennien die schöne und plastische Figur des „guten Hausvaters“ bei den modernen Betrieben, welche auf einer Entfesselung der Naturkräfte und auf einer Herrschaft der Maschinen und Motoren ruhen, langsam und sukcessive abgeschafft hat; man rückte die juristische Verantwortlichkeit um einige Grade höher und proklamierte den Satz, dass sie nur beseitigt werde durch höhere Gewalt, durch das Verschulden Dritter oder durch das

Verschulden der Getöteten und Verletzten. Die Doktrin konnte bei der Durchführung dieses Prozesses zum Glück an Beispiele des antiken Rechtes anknüpfen, und es darf speziell gesagt werden, dass das moderne Eisenbahnrecht auf einem Rechtsgedanken ruhe, welcher schon in einem prätorischen Edikte ausgesprochen ist. [9])

Allerdings muss zugegeben werden, dass heute noch keine völlige Klarheit darüber besteht, wie das Prinzip formuliert werden soll, welches zu gelten hat für die Schädigungen der erwähnten modernen Betriebe: wir stehen noch mitten in dem geistigen Ringen nach einer sachentsprechenden Formel. Bekanntlich wollte man eine Zeit lang das Verschuldungsrequisit im Civilrecht generell über den Haufen werfen, sich davon völlig emanzipieren und zu einem Satze des germanischen Rechts zurückkehren, der dahin lautet, dass Derjenige, welcher den Schaden stiftet, ihn auch zu ersetzen habe. Man sprach dabei von dem Veranlassungs- oder Causalitätsprinzip. Andere Juristen wollten ein neues Prinzip aufstellen, das nur für gewisse Gebiete zu gelten habe und das parallel gehe neben dem Verschuldungsprinzip. Man sprach hier von dem Handeln auf eigene Gefahr [10]) und betonte, dass mit dem eigenen Interesse auch die Tragung der Gefahr korrespondieren müsse (Unger). Weiter wurde sodann von dem Gefährdungsprinzip gesprochen und gesagt, dass Handlungen, die sich erheblich über das Niveau der gewöhnlichen Vorgänge erheben und ein aussergewöhnliches Verhalten darstellen, auch einer besondern Haftpflicht unterstellt werden müssen. Trotz des Streites der Doktrin besteht in der Praxis doch kein Zweifel darüber, dass man auf die erwähnten Betriebe nicht das gewöhnliche Verschul-

---

[9]) Vergl. dazu meine Schrift: Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten (Leipzig 1888) S. 45.

[10]) Dieser Gesichtspunkt ist längere Zeit auch in der englischen Praxis betont worden. Vergl. F. Pollock, The law of torts, 7. ed. (London 1904) S. 135 und 136.

Eine Uebersicht über die verschiedenen Theorien gibt die Schrift von A Pavlíček betitelt: Ueber die Haftung für den unverschuldeten Schaden. Eine civilrechtliche Studie mit Reformvorschlägen (Wien 1907) S. 4—22.

dungsrecht anwenden dürfe, sondern dass man hinsichtlich der Verantwortlichkeit einen höhern Masstab anzulegen habe. Diese Ansicht hat sich denn auch in der Schweiz wirklich herausgebildet. Ich mache aufmerksam auf das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902 (speziell Art. 27) und auf das schon zitierte Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post von 1905. Von ganz besonderer Bedeutung ist meiner Ansicht nach die Tatsache, dass auch die schienenlose (gleislose) Postanstalt hinsichtlich des Personentransports einer ernsthaften Haftpflicht unterworfen worden ist. So stehen wir also in der Schweiz bei den Verkehrsanstalten vor einem spezifisch modernen Rechte, das die Haftpflicht für Zufall statuiert, das den Masstab des guten Hausvaters für die Bemessung der Nachlässigkeit nicht anerkennt, sondern nur diejenigen Liberationsgründe zulässt, welche die römische Jurisprudenz im Anschlusse an das prätorische Edikt über das Receptum herausgebildet hat. In dieses Verkehrsrecht hinein sind nun aber auch die Automobile zu stellen, weil sie den bisherigen Verkehrsinstituten angegliedert werden müssen. Indem dies geschieht, werden auf die Automobile diejenigen Grundsätze angewendet, welche für die Vehikel des modernen Rechtes aufgestellt worden sind und so darf man sagen: die Automobile, auf welche die scharfe Haftpflicht angewendet wird, treten nur in diejenige Rechtssphäre hinein, welche normalerweise für die erwähnten Betriebe überhaupt gelten muss. Damit ist aber auch gleichzeitig ausgedrückt, dass die Juristen, welche das Automobilrecht an das sonstige moderne Verkehrsrecht anschliessen, keineswegs etwas Besonderes verlangen, sondern dass sie die Automobile demjenigen normalen Spezial-Privatrecht unterstellen wollen, welches dem modernen Rechte der heutigen Verkehrsanstalten entspricht. Mit nichten also soll hier im Automobilrechte ein Ausnahmerecht geschaffen werden, sondern das neueste Vehikel soll nur diejenige juristische Stellung erhalten, welche seiner funktionellen Tätigkeit in Wahrheit entspricht. Die Richtigkeit dieser Ausführung ergibt sich denn

auch sofort weiter, sobald man sich bemüht, in den Betrieb der Automobile etwas tiefer einzudringen. [11])

Man kann speziell geltend machen, dass die Automobile eine gewisse Unsicherheit der Strasse herbeiführen, dass sie eine vorzugsweise Benützung derselben beanspruchen und dass endlich auch ein sog. Beweisnotstand vorliegt. Diese Gesichtspunkte treffen gegen alle Automobile zu, und wenn man auch geneigt ist, speziell die Gefährdung in die vorderste Linie zu rücken, so steht dem doch nichts entgegen, dass man auch noch andere Gründe parallel damit verwerte. So kann namentlich auch für Viele der Grund der Prävention einleuchten, indem zweifellos die verschärfte Haftpflicht erzieherisch wirkt, d. h. den Automobilisten an einem für die Menschen in der Regel verwundbarsten Punkte (am Portemonnaie) klar zum Bewusstsein bringt, dass auch andere Leute Rechte haben, die den ihrigen durchaus gleichstehen. Der oberste Gedanke wird aber doch stets der bleiben, auch wenn man die verschiedenen Gründe kumuliert: die Allgemeinheit ist gegenüber den besonderen Gefahren, die von Einzelnen durch das Haben oder durch die Nutzung von Automobilen heraufbeschworen werden, zu schützen. Kritisierend wurde allerdings gesagt, der Gefährdungsbegriff habe vom Strafrecht aus seinen eigentlichen Ausgangspunkt genommen, und die Hauptfrage sei die, ob sich die Aufstellung eines allgemeinen Gefährdungsverbots rechtfertige. Es ist mir aber nicht gelungen, dies zu begreifen. Wir stehen hier auf dem Boden des Civilrechtes, das von sich aus und selbständig die Theorie der Gefährdung formulierte und daraus den Satz abstrahierte, dass, wer

---

[11]) In der Hauptsache kann ich freilich nur wiederholen, was in meiner Schrift: Die Kodifikation des Automobilrechtes (Wien 1907) steht. Im Einverständnis mit dem Komite des Juristenvereins muss ich die Mitglieder überhaupt auf diese Schrift verweisen, und es kann sich daher hier nur um eine Rekapitulation meiner früheren Ausführungen handeln. Immerhin bin ich in der Lage, hier einiges Neue beizubringen. Für die italienisch sprechenden Mitglieder des Vereins möchte ich hinzufügen, dass Seite 168—188 der zitierten Schrift in der Rivista di diritto internazionale (im Jahr 1906 begründet und herausgegeben von Anzilotti, Ricci-Busatti & Senigallia) II S. 65—80 in italienischer Uebersetzung erschienen sind.

durch aussergewöhnliche Mittel eine Gefahr hervorrufe, dafür auch aussergewöhnlich hafte. Nun ist es freilich richtig, dass die Maschine der Automobile als solche der Regel nach nicht gefährlich ist. Immerhin muss beachtet werden, dass das Versagen der Bremse auffallend häufig vorkommt, sowie auch das Rutschen der Vorderräder (speziell beim Kurvennehmen[12]). Mit Gefahren verknüpft ist allerdings der Regel nach der Gebrauch der Maschine auf dem Strassengebiete.

II.

Positiv sanktioniert ist die Haftpflicht der Automobile schon jetzt in drei Staaten:

1. in dem dänischen Automobilgesetze vom 30. März 1906. Darin kommen folgende Bestimmungen vor:

§ 12.

Der Eigentümer (Nutzniesser) ist dafür verantwortlich, dass das Automobil in gesetzmässigem Zustande ist, dass namentlich die Bremsen sicher und kräftig wirken, dass die befohlenen Aufschriften in Ordnung sind, sowie dass es von einer dazu geeigneten (§ 14) und zuverlässigen Person geführt wird.

§ 28.

Wenn bei einem Zusammenstosse mit dem Automobil oder dabei, dass die Pferde der Reisenden wegen des Automobils scheu werden oder auf andere ähnliche Weise in der Nähe des Automobils ein Schaden an Personen oder Sachen verursacht wird, ist der für das Automobil Verantwortliche verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, wenn nicht dargetan wird, dass der Beschädigte selbst vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit den Schaden herbeigeführt hat, oder dass es aus den Umständen hervorgeht, dass der Schaden bei der Aufmerksamkeit und Sorgfalt, die vom Automobilführer gefordert wird, nicht verhindert werden konnte. Wenn der Beschädigte seine Arbeitskraft gänzlich oder teilweise verloren hat, ist er berechtigt zum Ersatz der dauernden Verringerung der Erwerbsfähigkeit. Stirbt der Beschädigte infolge des Unglücks,

[12]) Vergl. Automobil-Revue (in Bern) 1907 II S. 42. Es ist interessant zu konstatieren, dass gerade in der letzten Zeit sehr viele Unfälle davon herrühren, dass die Bremse der Automobile nicht funktionierte.

sind die von dem Verunglückten erweislich versorgten Personen zum Ersatz für den Verlust des Versorgers berechtigt.

Die Schadenersatzpflicht liegt demjenigen — es sei der Eigentümer oder ein Nutzniesser — ob, der das Automobil zum Fahren auf öffentlicher Strasse, Weg oder Platz benützt oder benützen lässt. Für Uebertretungen der Bestimmungen über die Vorsicht während des Fahrens ist auch der Führer verantwortlich.

Der zum Ersatz Berechtigte kann sich für den Ersatz an das Automobil halten, sei es, dass es dem Fahrenden gehört oder nicht.

2. in dem Rechte Norwegens. In diesem Staate besteht ein Gesetz vom 15. September 1851 (das am 6. Juni 1892 eine neue Fassung erhielt), das in § 58 eine Bestimmung enthält, welche die Berechtigung an die staatlichen Administrationsorgane delegiert, mit Approbation des Königs Normen zum Schutze der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen oder privaten Interessen zu erlassen. Kraft dieser Bevollmächtigung sind in den meisten Präfekturen Bestimmungen über das Automobilwesen erlassen worden. Diese Bestimmungen sind in der Hauptsache identisch und sie stützen sich auf ein Normalschema. In § 23 wird gesagt:

Die Verantwortlichkeit für Schädigungen, entstanden durch den Gebrauch von Motorwagen, liegt dem Eigentümer des Motorwagens ob, gleichviel ob der Wagen von ihm selbst oder von einer andern Person benutzt wird. — Wegen Uebertretung der aufgestellten Bestimmungen über das Fahren liegt die Verantwortlichkeit auch dem Führer ob, wenn der Motorwagen von einer anderen Person als dem Eigentümer geführt wird.

3. in dem Gesetze Schwedens von 1906 betreffend die Haftung für Schaden infolge des Automobilverkehrs. Darin wird bestimmt:

§ 2.

Wenn infolge des Automobilverkehrs ein Unfall stattfindet, dessen Verschulden demjenigen zur Last fällt, der das Automobil führte, so soll, insofern eine Person oder eine Sache, die nicht mit dem Automobil befördert wurde, Schaden genommen hat, der Eigentümer des Automobils gemäss den Bestimmungen des Strafgesetzes hierfür Schadenersatz leisten, wie wenn er den Schaden selbst verursacht hätte.

§ 3.

Wird ein Automobil dem Publikum gegen Bezahlung zur Verfügung gestellt und findet, während der Benützung des Automobils in diesem Sinne, ein Unfall statt, wie er in § 2 beschrieben ist, so ist der Eigentümer desgleichen verpflichtet, für den der im Automobil beförderten Person zugefügten Schaden Ersatz zu leisten.

§ 4.

Benützt jemand ein Automobil ohne Erlaubnis, so ist anstatt des Eigentümers der Benützer verantwortlich für den Schaden, der daraus entstehen sollte.

§ 5.

Ist jemand im Besitze eines Automobils mit Benutzungsrecht und ist bei der Ueberlassung gleichzeitig die Befugnis zur Anstellung eines Führers für das Automobil erteilt worden, so haftet ein solcher Benützer wie der Eigentümer für den vom Automobil verursachten Schaden, und es soll der Eigentümer sich beim Benützer erholen können.

Dasselbe gilt, wenn der Benützer das Automobil ohne die genannte Befugnis inne hat, jedoch einen anderen Führer benützt, als den vom Eigentümer angestellten, und der Schaden eingetreten ist, währenddem der erstgenannte Führer den Wagen geleitet hat.

III.

Die in Oesterreich und Deutschland aufgestellten Gesetzesentwürfe enthalten eine Steigerung der Haftpflicht insofern, als sie die im modernen Verkehrsrechte geltenden Normen hier zur Anwendung bringen. Ich verweise auf den Wortlaut der Entwürfe, die in den Beilagen abgedruckt sind.

Diesen Vorgängen kommt eine um so höhere Bedeutung zu, als der kaiserlich deutsche Automobilklub namens der zum Kartell vereinigten deutschen Automobilklubs in einem dem deutschen Reichstage (1906) vorgelegten Gegenentwurfe zum Entwurfe des deutschen Automobil-Haftpflichtgesetzes selber ausdrücklich anerkennen musste, dass das gewöhnliche Civilrecht ungenügend sei. Ich hebe folgende Stelle aus der Eingabe heraus:

> Für ungenügend wird auch in Automobilkreisen selbst die bisherige Regelung der Beweislast empfunden, wonach

der Geschädigte das Verschulden des Automobilfahrers beweisen muss. Wird auch dieser Schuldbeweis dadurch erleichtert, dass sich fast immer eine Polizeivorschrift findet, über die der Automobilfahrer stolpert, sowie dadurch, dass die Gerichte bei Automobilen und sonstigen als gefährlich geltenden Betrieben eine Neigung zur Aufstellung von Schuldvermutungen haben, so ist doch die Beweisführung für den Geschädigten oft noch sehr schwierig oder gar unmöglich.

Die bisherige Regelung der Beweislast erscheint besonders anormal, wenn man sie mit den Fällen des § 831 BGB. vergleicht. In allen Fällen nämlich, in denen der Automobillenker nicht gleichzeitig der Besitzer ist, haftet der Besitzer für allen angerichteten Schaden, wenn er nicht seine Schuldlosigkeit beweist; hat der Besitzer dagegen den Schaden selbst angerichtet, so haftet er nur, wenn man ihm das Verschulden nachweist.

Um diese Abnormität zu beseitigen und den gerechtfertigten Wünschen des Publikums entgegenzukommen, schlägt daher der Gegenentwurf vor, den Automobilhaltern den Entlastungsbeweis aufzuerlegen.

Ferner ist in der Eingabe mit Recht zugegeben, dass die Haftpflicht auch bestehen müsse, wenn eine Schädigung auf Fehler oder Störungen in der Betriebssicherheit zurückzuführen ist. Es wurde dort sehr richtig gesagt, dass hier der typische Fall der modernen Gefährlichkeitshaftung vorliege. [13])

Speziell in Deutschland fällt noch weiter ins Gewicht, dass der Tierhalter nach § 833 B.G.B. (im Einklang mit Art. 1385 Code civil, nicht dagegen mit Art. 65 O.R.) unbedingt für die Schädigungen, welche die Tiere verursachen, zu haften hat. [14]) Nun ist es doch wahrlich komisch, den Tierhalter dem Veranlassungsprinzip zu unterwerfen, nicht aber den Automobilhalter, — man stelle sich in diesem Zusammenhange

---

[13]) Vergl. die Zitate und Ausführungen in der Kodifikation des Automobilrechts S. 84—86.

[14]) G. Cohn, der sich mit seinem originellen Werke: Das neue deutsche bürgerliche Recht in Sprüchen I—IV 1896 (I. in 2. Aufl. 1899) so sehr verdient gemacht hat, bildete zu § 833 den Reim: Was des Tieres Willkür tut, macht des Tieres Halter gut (Cohn Neue Sprüche zum B. G. B. für das deutsche Reich im österreichischen Zentralblatt für die juristische Praxis 25 S. 107).

deutlich den „Kraftwagen“ oder das „Kraftfahrzeug“ auf der einen Seite und einen Hund oder ein Huhn auf der andern Seite vor Augen und vergleiche dann diese Kräfte oder Grössen mit einander! [15])

IV.

Nun hat man freilich gesagt, dass wenigstens in Frankreich keine Neigung bestehe, das gewöhnliche Civilrecht für die Automobile ausser Kraft zu setzen und so lange man dort die Industrie mit den Folgen der Haftpflicht nicht belaste, sollte man auch die andern Staaten damit verschonen. Ich habe darauf schon in meiner frühern Schrift geantwortet [16]), indessen müssen hier mehrfache neue Tatsachen vorgeführt werden.

In Frankreich ist man bezüglich des Automobilrechts keineswegs so untätig, wie man meint, — im Gegenteil: es sind Viele an der Arbeit. Es ist wiederholt beantragt worden, Bestimmungen zu erlassen, die sich auf das Automobil beziehen. Die Vorschläge bewegen sich allerdings in verschiedenartigen Richtungslinien. An dieser Stelle interessiert uns besonders der Antrag von Bernard und Dauthy vom 5. Dezember 1906, die in der Kammer den Antrag stellten, den Art. 1386 Code civil zu ergänzen, so dass er folgendermassen lauten würde: [17])

---

[15]) Dieses Argument gilt nicht für das schweizerische Recht. Das Bundesgericht sprach denn auch aus, dem Eigentümer eines Hundes könne nicht zugemutet werden, diesen wegen etwa vorbeifahrender Automobile anzubinden: dies hiesse von ihm eine Sorgfalt zu Gunsten der Automobilfahrer verlangen, die über das Mass der Billigkeit hinausgehen würde (Revue der Gerichtspraxis XXV Nr. 18).

[16]) Siehe die Kodifikation des Automobilrechts S. 72—76. Aus der Rede, die Prinz v. Schönaich-Carolath im Reichstage am 23. April 1907 hielt, sehe ich, dass der Besitzer des Automobils, der einen Offizier überfuhr, zu einer Entschädigung von 200,000 Fr. verurteilt worden ist (Drucksachen des Reichstags 36. Sitzung 1907 S. 1029/30).

[17]) Vergl. den Artikel: Les méfaits de l'automobilisme in Annales de droit commercial XXI S. 73 und 74. — Irrtümlicherweise wird hier gesagt, der Vorschlag sei darauf gerichtet, dem Art. 1306 C. c. einen Zusatz beizufügen. Der Text des Gesetzesvorschlages ist auch wiedergegeben in der Zeitschrift Bulletin de la Société d'études législatives 1907 VI S. 318.

Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction.

Le propriétaire d'un véhicule automobile est, dans tous les cas, et indépendamment de toute faute personnelle, responsable du dommage causé par son véhicule.

La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.

Der Gedankengang dieses Vorschlages wird in den Motiven noch dahin erläutert, es müsse eine Schuldpräsumtion zu Lasten des Eigentümers des Automobils aufgestellt werden, man wolle zwar nicht so weit gehen, die vorbehaltlose Verantwortlichkeit für die aus dem Gebrauche des Automobils entstehenden Schädigungen und Gefahren dem Eigentümer aufzulegen, dagegen müsse zu seiner Liberierung verlangt werden, dass er den Beweis leiste für eine grobe Nachlässigkeit des Verletzten. [18])

Andere Deputierte legten das Hauptgewicht auf die Regelung der Vorschriften, welche sich auf die Qualitäten des Chauffeur beziehen und auf die Statuierung der Pflicht, ihm neben der Bestrafung die Erlaubnis der Automobillenkung unter Umständen zu entziehen. So ist von Maurice Raynaud und Jean Codet am 26. November 1906 ein Gesetzesvorschlag eingereicht worden, der u. A. folgende Bestimmungen enthält:

---

[18]) Die Motive führen folgendes aus: Le propriétaire de la voiture automobile ne pourra s'exonérer de sa responsabilité qu'à la condition de prouver directement une faute lourde à la charge de la victime. En demandant une *preuve directe* nous avons voulu exiger rigoureusement la preuve précise d'une cause imputable à la victime et ne pas nous contenter qu'on fasse la preuve que toutes les précautions usitées dans les circonstances avaient été prises ou qu'il s'agissait d'un cas fortuit.

En exigeant la preuve d'une *faute lourde,* nous n'avons pas entendu écarter d'une façon absolue la négligence ou l'imprudence qui en elles-mêmes peuvent constituer une faute lourde, mais dire qu'une simple négligence de la victime ne suffirait pas pour décharger le propriétaire de l'automobile de la responsabilité qui pèse sur lui; nous avons pensé qu'une simple négligence, au regard de dangers permanents que fait courir à la sécurité publique la circulation des automobiles, ne pouvait être considérée comme une faute.

Art. 3.

Tout conducteur d'automobile qui aura encouru trois condamnations dans l'espace d'une année pour excès de vitesse, ou une seule condamnation pour accident causé par son imprudence, sera également condamné par le tribunal à une suspension du droit de conduire pendant un délai d'un mois au moins et de six mois au plus, sans préjudice des autres condamnations à la prison, l'amende et les dommages-intérêts dont il serait passible en vertu des lois antérieures.

Cette condamnation sera prononcée par le tribunal qui aura à connaître de la contravention ou du délit, et dans le même jugement si possible.

Les délais de suspension commenceront à courir du jour où la condamnation sera devenue définitive, soit par l'expiration des délais d'opposition ou d'appel, soit par le prononcé de l'arrêt définitif, le pourvoi en cassation n'étant pas d'ailleurs suspensif.

La durée de la suspension devra être doublée en cas de récidive dans le délai d'un an, c'est-à-dire à la quatrième condamnation dans le délai pour excès de vitesse, ou à la seconde pour imprudence.

Tout conducteur qui aura subi, dans l'espace de trois ans, deux suspensions du droit de conduire devra en être privé d'une manière absolue et définitive.

Art. 4.

Toute personne qui conduira une voiture automobile alors qu'elle se trouve dans la période de suspension, devra être privée, d'une manière absolue et definitive, de ce droit et sera en outre, par la même décision, condamnée à une amende de deux cents à cinq cents francs et à un emprisonnement de six mois à un an.

Il en sera de même de celui qui conduira une voiture alors que l'un ou l'autre des certificats prévus par les numéros 3 et 5 de l'article 1er lui auraient été refusés.

En cas de récidive dans le délai d'un an, les peines d'amende et d'emprisonnement seront doublées.

Art. 5.

Les mêmes peines seront appliquées au propriétaire de la voiture ne conduisant pas lui-même son véhicule, si du moins il se trouve dans la voiture quand les infractions à la loi auront été commises.

Si la suspension est temporaire, le jugement pourra ordonner la séquestration de la voiture aux frais du propriétaire pendant le temps de cette suspension.

Si le tribunal prononce la suppression définitive du droit de conduire pour le propriétaire, il devra ordonner en même temps la saisie et la vente du véhicule aux enchères.

Le tribunal devra prononcer la suppression définitive du droit de conduire et ordonner la saisie et la vente du véhicule, si, la suspension n'étant que temporaire, le véhicule est trouvé sur la voie publique pendant le temps de cette suspension.

Tout véhicule qui, appartenant à un propriétaire privé du droit de conduire d'une façon définitive, se trouvera sur la voie publique, devra être immédiatement saisi et vendu aux enchères.

Art. 6.

Tout propriétaire d'automobile devra s'assurer que le conducteur qu'il emploie a bien un permis de conduire; il lui sera délivré à cet effet un duplicata dudit permis.

Tout propriétaire d'automobile qui aura employé sciemment un conducteur privé du droit de conduire sera puni des peines édictées à l'article 4.

Ein anderer Vorschlag rührt her von Jean Grillon, Mathis, le comte d'Alsace, Prince d'Hénin, Schmidt, Gustave Chappuis, Fleurent. Der am 12. November 1906 eingereichte Gesetzesvorschlag lautet:[19])

---

[19]) Der temperamentvolle Vorschlag ist auch mit sehr emphatischen Motiven ausgerüstet. Es wird gesprochen von „la folie de la vitesse", von „monstres de puissance", von Wirkungslosigkeit der Polizeireglemente. Dann wird noch folgendes ausgeführt:

Certes, ainsi qu'ils ne manquent pas de le faire remarquer, ces riches voyageurs, si nombreux en la belle saison, enrichissent par leurs dépenses de route pas mal de commerçants et d'aubergistes; ils laissent dans leurs pérégrinations de quoi grossir bien des bas de laine. Mais ils oublient volontiers la terreur qu'ils inspirent par des accidents trop fréquents et l'effroi que cause à tous la rapidité de leur allure: les mères ne laissent plus jouer sans inquiétude leurs enfants dans les rues du village, le paysan ne s'aventure plus sans crainte avec ses lourds attelages sur les routes, le promeneur même n'est pas sans redouter certains tournants et carrefours. Ils oublient aussi tous les animaux domestiques, mutilés, écrasés avec une sereine insouciance et souvent sans compensation pour le propriétaire: ils oublient également l'épaisse poussière soulevée par leurs véhicules vertigineux, poussière qui envahit et détériore tout, rend inhabitables maisons ou villas situées au bord des voies fréquentées.

L'automobile règne en souveraine sur les routes, mais en souveraine

Article unique.

Toute voiture **automobile ayant** occasionné, par la seule faute de son conducteur, un accident mortel ou **grave entraînant** une infirmité permanente, sera saisi d'autorité de justice.

Le tribunal en ordonnera la vente.

Le prix en sera affecté par privilège à la réparation de toutes condamnations en dommages-intérêts au profit de la victime, et garantira ensuite le payement de tous frais de justice et amendes encourus par l'auteur de l'accident, son commettant ou employeur, le tout sans préjudice des responsabilités pénales ou civiles de droit commun.

Ein anderer Deputierter schlug vor, ein neues Delikt zu schaffen, das sich auf alle Fuhrwerke, Radfahrer und Reiter bezieht. Am 2. Juli 1906 legte der Deputierte Chastenet einen Gesetzesentwurf vor, der folgendermassen lautet: [20])

Article unique:

Tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier qui, à la suite d'un fait dommageable auquel il a concouru, aurait tenté d'échapper, par la fuite, à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison ou d'une amende de 16 à 500 frs.

Il ne pourra, quant à la peine, être fait application de l'article 365 du Code pénal; mais l'article 463 du même Code pourra être appliqué.

In diesem Zusammenhange muss auch noch der Tätigkeit einer französischen Privat-Gesellschaft Erwähnung getan werden.

---

despotique et redoutée; son sport menace de constituer une féodalité nouvelle et on ne peut le tolérer: il faut aviser.

Tant que des routes speciales ne seront pas réservées à la circulation automobile, il est vain de songer à voir disparaître quelques-uns de ces maux, inévitable rançon du progrès, comme on l'a dit souvent afin de les justifier. Cependant on doit, par de sévères mesures, tenter d'imposer la prudence aux conducteurs ou aux propriétaires des voitures.

[20]) Dieser Gesetzesvorschlag nahm einen frühern Gedanken auf, von dem ich in meiner Schrift: Die Kodifikation des Automobilrechts berichtete (S. 157), weitete ihn aber aus, indem er sich nicht speziell gegen die Automobile aber indirekt auch gegen sie richtet. Der Wortlaut des Vorschlages ist abgedruckt in der Revue trimestrielle du droit civil VI 1907 S. 171/2 sowie im Bulletin de la Société d'études législatives VI S. 318.

Die in Frankreich bestehende „Société d'études législatives“ beschäftigte sich eingehend mit dem Automobilrechte, und insbesondere ist es das Verdienst von Ambroise Colin, der mit einer Spezialkommission einen Gesetzesentwurf ausgearbeitet hat, betitelt: Projet de loi relatif à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles.[21]) Dieser Entwurf enthält unter anderem folgende Bestimmungen:

Art. 1er.

Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

Art. 2.

Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre eux conformément aux règles du droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1er, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

Materiell wird ein spezieller Garantiefond vorgesehen, wie sich aus den weiteren Vorschlägen ergibt.

Art. 3.

A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est

---

[21]) Vergl. das soeben erwähnte Bulletin S. 222 und 223. Zum Berichterstatter wurde Prof. Ambroise Colin ernannt, der über die dem Gesetzesentwurfe zugrunde liegenden Gedanken im Detail referierte. Diese Berichterstattung ist abgedruckt im erwähnten Bulletin S. 273—299. Die Diskussion darüber wurde am 18. April 1907 begonnen (S. 299—305) und nachher verschoben.

assuré par les soins de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un Fonds spécial de garantie dont elle assure la gestion.

Art. 4.

Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen:

1. des amendes prononcées en vertu de l'article 6;

2. d'une cotisation de cinquante francs versée par tout propriétaire du véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration.

3. de centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

Le montant de centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi de finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Art. 5.

La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurance, sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

Ambroise Colin hatte schon vorher die Frage geprüft, ob das bestehende Privatrecht mit Rücksicht auf die Automobile nicht geändert oder ergänzt werden müsse.[22]) Dieser Jurist kommt zu dem Schlusse, das Prinzip sollte aufgestellt werden, dass der Eigentümer des Automobils verpflichtet sei, den Schaden zu ersetzen, der aus einem Unfalle hervorgehe, ohne dass es nötig wäre, eine Nachlässigkeit des Schädigers nachzuweisen. Als liberierend wird nicht vorbehalten höhere Gewalt, sondern nur eigene grobe Nachlässigkeit. Colin opponiert scharf gegen die alte Theorie der Fahrlässigkeit und er tritt ein für das Prinzip der Gefahr.[23])

---

[22]) Vergl. die Zeitschrift L'Université de Paris. Revue mensuelle de l'Association générale des Etudiants, 21me année, S. 13—21.

[23]) A. Colin erhebt die Frage (S. 19): Lorsqu'un engin nouveau et redoutable est jeté dans la circulation, qui doit supporter les risques ainsi créés? Und darauf gibt er folgende Antwort: Evidemment ceux qui retirent de cet engin du profit ou du plaisir. Vergl. Bulletin de la Société d'études législatives VI S. 280 ff.

Nun muss allerdings hinzugefügt werden, dass in Frankreich sich auch andere Stimmen geltend gemacht haben. So wurde gesagt, angesichts der strengen Gerichtspraxis sei es, abgesehen von der prinzipiellen Anomalie des neu vorgeschlagenen Rechtssatzes, fraglich, ob ein Bedürfnis für eine gesetzliche Normierung existiere.[24])

In Belgien ist dagegen von Senatoren die Anregung gemacht worden, ein Gesetz über die Haftpflicht der Automobile zu erlassen und einen doppelten Schadenersatz zu statuieren. Gleichzeitig ist auch dort eine Versicherungskasse in Aussicht genommen worden.[25])

V.

Gesetzt sogar, die Statuierung der strengen Haftpflicht würde eine gewisse Unbilligkeit gegenüber dem Automobilhalter involvieren, so ist nicht zu übersehen, dass sie durch das Institut der Versicherung gemildert werden kann. Es steht ausser allem Zweifel, dass die Versicherungsgesellschaften sich sofort energisch auf diesen neuen Zweig werfen, wie dies z. T. heute schon geschehen ist. Auch kann ein ernsthaftes Bedenken darüber nicht bestehen, dass der Gedanke der Versicherung hier eingehend verwendet werden darf. Freilich gegen die Geldstrafen („Bussen" nach schweizerischer Rechtssprache) ist die Versicherung nicht zulässig.[26])

---

[24]) Vergl. den Artikel Les méfaits de l'automobilisme in Annales de droit commercial XXI S. 73/74, in welchem gesagt wird: Indépendamment de l'objection de principe que soulève une semblable proposition . . . il n'est nullement certain que le besoin d'une loi semblable se fasse sentir. Les tribunaux passent pour être *assez sévères* et les circonstances sont presque toujours assez nettes pour que l'on sache si l'accident provient d'une faute du propriétaire ou de son appareil ou s'il a sa cause dans un fait qui lui est étranger.

[25]) Vergl. dazu Die Kodifikation des Automobilrechts S. 8 und 62.

[26]) Vergl. dazu J. Gierke in Z. für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, Dritte Folge, I S. 49/50 und Note 135. Es ist richtig, dass im Seerechte dem Versicherer derjenige Schaden nicht zur Last fällt, welcher sich auf ein Verschulden des Versicherten gründet (§ 821 Nr. 4 D. H. G. B., Art. 351 und 352 Code de commerce). Allein es geht nicht an, jedes Ver-

Wenn ich in den folgenden Erörterungen vom österreichischen Entwurfe spreche und ihn zitiere, meine ich damit immer diejenige Vorlage des Justizausschusses, die am 26. Januar 1907 vom Abgeordnetenhause angenommen worden ist.

---

schulden des Versicherten oder seiner Leute als liberierend wirken zu lassen. Damit würde der Wert der Versicherungsinstitution beseitigt. Die Richtigkeit dieser Argumentation ist in dem Entwurfe eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag (aufgestellt im Reichs-Justizamte 1903 S. 107) auch anerkannt worden. § 55 schliesst die Leistungspflicht nur dann aus, wenn der Versicherungsfall durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Versicherten herbeigeführt wird.

In dem Artikel Les méfaits de l'automobilisme in Annales de droit commerciale XXI S. 74 wird daraufhingewiesen, dass der Versicherungsvertrag in dieser Materie eine Quelle grosser Gefahren sein könne und es wird unter Bezugnahme auf das Seeversicherungsrecht, das gegen die persönliche Nachlässigkeit die Versicherung nicht zulasse, ausgeführt: Pourquoi ne pas édicter une règle suivant laquelle l'assurance, destinée à garantir contre la responsabilité d'actes entraînant mort ou blessures, c'est-à-dire des accidents corporels, *sera inopérante,* au moins s'il s'agit d'accidents engageant cette responsabilité d'une manière suffisamment grave? Ich bin nicht dieser Ansicht.

Zweiter Teil.

Die Detailfragen.

Sobald man dazu übergeht, die Materie des Automobilrechts im einzelnen zu prüfen, erheben sich verschiedene Fragen, namentlich:

1. wer hat zu haften, und wie ist der Haftpflichtige im Gesetze zu bezeichnen?
2. wann ist die Haftpflicht ausgeschlossen?
3. wofür wird gehaftet?
4. besteht die Haftpflicht auch bei unentgeltlicher Beförderung?
5. sind an der strengen Haftpflicht Modifikationen für bestimmte Eventualitäten anzubringen und welche?
6. sind weitere Bestimmungen zu treffen?

Es kann mir nun nicht einfallen, im vorliegenden Referate diese Fragen eingehend zu erörtern, dagegen lege ich Wert darauf, sie möglichst scharf zu zerlegen und herauszuheben. Das Referat nimmt wegen dieses Vorgehens eine etwas eigenartige Färbung an, allein was es dabei an äusserlicher Geschlossenheit verliert, gewinnt es in anderer Hinsicht: es wird eine entsprechende Basis für die Diskussion geschaffen. Zunächst mache ich eine Vorbemerkung. Man muss sich ernsthaft vor Augen halten, dass der wirtschaftliche Zweck der Automobile sehr verschieden ist und dass auch ihr Inhaber sehr variiert und endlich, dass die kapitalistische Tragkraft der Personen, die sie halten, sehr divergiert. Es gibt neben den bekannten Motorrädern:

1. Automobile, die von einzelnen Personen nur zu ihrem privaten Gebrauche gehalten werden (Luxusautomobile),
2. Automobile, welche zum gewerbsmässigen und entgeltlichen Transporte von Personen (und Sachen) dienen:
   a) Automobil-Omnibusse,
   b) Automobil-Droschken,

3. Automobile, welche vorzüglich zum gewerbsmässigen und entgeltlichen Transporte von Lasten verwendet werden,
4. Postautomobile:
   a) zum staatlichen Personentransporte,
   b) zum staatlichen Transporte der Frachtgüter (Brief- und Paketpostsachen),
5. Automobile im öffentlichen (amtlichen) Dienste z. B. namentlich:
   a) Militärautomobile,
   b) Feuerwehrautomobile.

In einzelnen Beziehungen (Nr. 2 und 3) werden die Automobile geradezu Substituten der Eisenbahnen.[27])

Einzelne Gesetze haben die Automobile, die sie bestimmten Normen unterstellen, besonders definiert. So sagt das dänische Gesetz von 1906 (§ 2):

> Unter Automobil versteht man in diesem Gesetze jedes Fuhrwerk, das mit einer mit Dampf, zusammengepresster Luft, Gas oder Elektrizität getriebenen Kraftmaschine versehen ist, selbst wenn das Fuhrwerk zugleich auf andere Weise in Bewegung gesetzt oder gehalten werden kann.

Das schwedische Gesetz von 1906 drückt sich (§ 1) folgendermassen aus:

> Unter Automobil wird jedes Fuhrwerk (Vehikel) verstanden, das zu Zwecken der Fortbewegung mit einer Kraftmaschine (einem Motoren) versehen ist, und nicht auf Schienen läuft.

Der österreichische Entwurf spricht von einem „durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Strassenfahrzeug (Kraftfahrzeug).“

I.

Die Frage, wer zu haften hat, ist in den Entwürfen und Gesetzen verschieden beantwortet worden. Als haftpflichtig wurde erklärt:

---

[27]) Vergl. Koehne: Vom Rechte der Landstrassen in „Juristenwelt,“ Rechts- und staatswissenschaftliche Wochenschrift 1907 IV S. 35—37.

1. „Der Betriebsunternehmer“ (§ 1 des deutschen Entwurfs). Dieser Ausdruck passt nicht für Einzelautomobile, die lediglich dem privaten Gebrauche dienen.

2. „Der Lenker und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer“ (§ $1,_1$ des österreichischen Entwurfs). Dann wird aber weiter bestimmt (§ $1,_3$):

> War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers.

3. „Der Eigentümer oder Nutzniesser“ (§ 28 des dänischen Gesetzes).

4. „Le propriétaire du véhicule“ (Art. 1 des Vorschlages der Société d'études législatives). Dann wird aber hinzugefügt (Art. $2,_2$):

> Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1er, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

5. „Le propriétaire ou locataire du véhicule.“ Der belgische Entwurf bemerkt aber, dass diese Ausdrücke nur als Beispiel zitiert werden.

6. „Der Eigentümer und Halter.“ Dieser Ausdruck findet sich im niederländischen Gesetze (Art. 9 und 10), — freilich beziehen sich die Vorschriften auf polizeiliche Fragen.

7. „The operator, owner, conductor, driver or occupant“ (Gesetz von Virginia von 1902). Auch hier gilt das Gleiche.

8. „The driver.“ Der englische Motor Car Act verwendet diesen Ausdruck, — auch hier ist das Gleiche zu sagen.

Die Haftpflicht gegenüber Dritten kann subjektiv in der Weise geordnet werden, dass sie ein für alle Male dem Eigentümer überbunden wird in der Meinung, dass er dann seinerseits Regress nehmen kann, wenn er das Automobil einer andern Person auf Grund eines Rechtsgeschäfts (Mandat, Kommodat, Miete, Kauf mit Eigentumsvorbehalt, Niessbrauch, Abtretung einer Konzession) überlassen hat. Oder aber man kann die Haftpflicht gegenüber Dritten subjektiv variieren

lassen, je nachdem das Automobil im wirtschaftlichen Dienste des Eigentümers oder einer andern Person steht.

In der Schweiz liegt es nahe, in Anlehnung an Art. 65 O. R. das entscheidende Kriterium auf das Halten des Automobils zu legen, wobei natürlich sofort zu sagen ist, dass der Chauffeur oder Mécanicien nicht etwa als der Halter angesehen werden darf. Ich befürworte die Bezeichnung: Halter des Automobils.

Daran ist die Frage anzulehnen, ob auch der Chauffeur neben dem Halter des Automobils gegenüber Dritten haftpflichtig erklärt werden solle. Nach meiner Ansicht soll und will das Haftpflichtgesetz an die Stelle einer schwachen Schulter eine starke hinstellen und ich finde deswegen, der Chauffeur solle hier weggelassen werden.[28]) Der österreichische und der belgische Entwurf steht diesfalls auf einem andern Boden. Vgl. auch die nordischen Gesetze (S. 10).

Allerdings ist natürlich auch nach meiner Ansicht der Chauffeur dann verantwortlich, wenn er mit dem Halter des Automobils identisch ist: in diesem Falle erscheint er juristisch in seiner Qualität als Halter relevant!

Die Haftpflichtsätze müssen dann als zwingendes Recht anerkannt werden, wenn es sich um Automobile handelt, die gewerbsmässig gegen Entgelt zum Transporte von Personen und Sachen von Dritten verwendet werden (Hotelomnibusse, Personen- und Lastenomnibusse im Verkehre). Das Gleiche ist zu sagen gegenüber dem Dienstpersonale, so dass die Norm am besten allgemein gehalten wird.

---

[28]) In Frankreich erschien eine Reihe von Schriften über den Chauffeur, so von L. Baudry de Saumier: Les recettes du chauffeur, Manuel pratique indiquant les procédés et les tours de main indispensables au conducteur d'une automobile, les remèdes aux pannes (1907); von R. Bommier: Le bréviaire du chauffeur. Anatomie, physiologie, pathologie, thérapeutique et hygiène de la voiture automobile et des motocycles, 2me éd. (1907); von J. Imbrecq: Le code du chauffeur. Recueil, commentaire et critique de toutes les lois intéressant les constructeurs, propriétaires et conducteurs d'automobiles (1907). In deutscher Sprache behandelt den Chauffeur die Schrift von R. Bürner: Das rechtliche Verhältnis zwischen dem Motorwagen-Besitzer und dem Motorwagen-Führer in Privatdiensten (Berlin 1907) herausgegeben vom mitteleuropäischen Motorwagen-Verein.

2.

Was die Frage anbetrifft, wann die Haftpflicht ausgeschlossen werde, so kommen drei Fälle in Betracht:

1. die höhere Gewalt.[29]) Am besten ist es, diesen Begriff wie im schweizerischen Eisenbahnrechte negativ abzugrenzen. Der österreichische Entwurf spricht von „einem unabwendbaren Zufall“ (§ 2), während der deutsche den Ausdruck höhere Gewalt beibehält.

Bei uns ist es am rationellsten, die verschiedenen Wendungen zu kumulieren;

2. die eigene Verschuldung. Immerhin ist hier zu sagen, dass die allgemeine Berufung auf eine Schuld des Verletzten oder Beschädigten unzulässig sein sollte, wenn man sich rein auf das Prinzip der Gefährdung stellt, weil es sich dann um zwei inkommensurable Grössen handelt.[30])

Es kann darnach nur die Arglist reserviert werden und von diesem Gesichtspunkt aus fällt die Haftpflicht dann unter Umständen weg.

Wird dagegen die Haftpflicht auf die Schuld aufgebaut, so lässt sich allerdings eine weitere Berücksichtigung der eigenen Nachlässigkeit (wenigstens der groben) des Verletzten begründen. Immerhin darf dann deswegen der Ersatzanspruch nicht als vollständig unbegründet erklärt werden. Es ist mit andern Worten der im schweizerischen B.G. betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post (Art. 5) niedergelegte Gedanke auch hier zu verwerten, der so ausgedrückt wurde:

> Trifft den Getöteten oder Verletzten ein Teil der Schuld an dem Unfall, so kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen.

Der österreichische Entwurf nahm den Gedanken (in § 2 am Ende) auch auf[31]).

---

[29]) Vergl. dazu Regelsberger Pandekten I S. 648 und 649.

[30]) Auch Adv. Sternberg in Wien ist dieser Ansicht (Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht I 1907, S. 497).

[31]) Vergl. dazu Sternberg a. a. O. I S. 497. Ich hatte in dem in Wien gehaltenen Vortrage auf jene schweizerische Norm lebhaft hingewiesen und sie fand dann zuletzt auch noch Berücksichtigung.

3. die Verschuldung dritter Personen. Es bedarf keiner weitern Ausführung, dass zu diesen „Dritten“ die eigenen Angestellten des Automobilhalters (Chauffeur, Mécanicien) nicht gehören.

3.

Da die Automobile keinen separaten Strassenkörper haben, sind ihren Angriffen Personen und Sachen ausgesetzt. Soll hier der Anspruch auf das ganze Interesse gehen?

Der österreichische Entwurf verweist in § 1 auf:

a) § 1323 B.G.B., der für den Sachschaden so lautet:

Um den Ersatz eines verursachten Schadens zu leisten, muss alles in den vorigen Stand zurückversetzt, oder, wenn dieses nicht tunlich ist, der Schätzungswert vergütet werden. Betrifft der Ersatz nur den erlittenen Schaden, so wird er eigentlich eine Schadloshaltung; wofern er sich aber auf den entgangenen Gewinn, und die Tilgung der verursachten Beleidigung erstreckt, volle Genugtuung genannt.

b) § 1325 und 1326 (Verletzungen an dem Körper):

§ 1325.

Wer jemanden an seinem Körper verletzt, bestreitet die Heilungskosten des Verletzten, ersetzt ihm den entgangenen, oder, wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst; und bezahlt ihm auf Verlangen überdies ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzengeld.

§ 1326.

Ist die verletzte Person durch die Misshandlung verunstaltet worden, so muss zumal, wenn sie weiblichen Geschlechts ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann.

c) § 1327 (Tötung):

Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden.

Der Entwurf korrigiert dabei ein Versehen, das dem Gesetzgeber passiert ist und fügt auch noch die dürftigen Eltern hinzu, denn § 154 bestimmt schon:

Verfallen die Eltern in Dürftigkeit, so sind ihre Kinder sie anständig zu erhalten verbunden.

Der deutsche Entwurf hat eingehende Bestimmungen:

a) in § 1 wird das allgemeine Prinzip über den Schadenersatz bei Personenverletzung und Sachbeschädigung ausgesprochen;

b) in § 2 wird speziell die Folge der Tötung festgesetzt;

c) § 3 behandelt speziell die Körperverletzung.

Hier frägt es sich nun, ob die Haftpflicht gemildert und ob sie speziell auch „maximiert" werden solle — der belgische Entwurf will sie umgekehrt verdoppeln [32]). Ich komme auf die Frage zurück. Ich will hier nur bemerken, dass nach den im Rechte geltenden Grundsätzen der ganze Schaden (der direkte und indirekte) ersetzt werden muss. Es besteht also zunächst kein Grund, hiervon abzuweichen. Gleichwohl ist eine Modifikation angezeigt.

4.

Die scharfe Haftpflicht besteht naturgemäss gegenüber solchen Unternehmungen, die Personen und Sachen gewerbsmässig und entgeltlich transportieren.

Eine weitere Frage ist die, ob eine Haftpflicht des Halters auch gegenüber einer Person bestehe, die er zu einer Fahrt einladet oder die er auf ihren Wunsch hin mitfahren lässt oder für die er auf dem Automobil Objekte transportiert, ohne in allen diesen Fällen ein Entgelt zu fordern. Hier muss gesagt werden, dass die mitfahrende Person auf ihr eigenes Risiko handelt und dass auch die Objekte dieses juristische Schicksal teilen. In diesem Sinne lässt sich § 6 Nr. 1 des deutschen und § 4 des österreichischen Entwurfs rechtfertigen. Es ist dabei wünschenswert zu sagen, ob die Haftpflicht ausgeschlossen ist oder ob das gewöhnliche Privatrecht entscheidet.

Den gleichen Gesichtspunkt kann ich freilich bei den Angestellten des Automobilhalters nicht als richtig ansehen, obwohl er ja sehr nahe liegt. Die Annahme, dass sie sich frei-

---

[32]) Vergl. dazu meine Schrift, S. 122.

willig der Gefahr unterwerfen, gleicht einer juristischen Scheinheiligkeit. Mit Recht ist denn auch eine solche Theorie bei den Fabrikarbeitern und Eisenbahnangestellten preisgegeben worden. Soll sie hier wieder aufleben?

5.

Es lässt sich weiter erwägen, ob die strenge Haftpflicht nicht unter Umständen zu modifizieren sei. Zwar wird man nicht etwa in allgemeiner Weise unterscheiden dürfen: Sportautomobile und Verkehrsautomobile, dagegen kommt ernstlich in Frage, ob man nicht wenigstens solche Automobile dem gewöhnlichen Privatrechte unterstellen soll, welche nach ihrer ganzen Konstruktion nicht mehr als eine bestimmte und zwar beschränkte Zahl von Kilometern zurücklegen können. Diesen Gedanken hat zuerst der österreichische Gesetzgeber verwertet und ihm folgte dann auch der deutsche. In dieser Beziehung ist zu verweisen auf:

a) § 5 des österreichischen Entwurfes,

b) § 6 des deutschen Entwurfes.

Wenn es möglich ist, die Technik der Automobile so einzurichten, dass die Ueberschreitung der fixierten Geschwindigkeit geradezu ausgeschlossen wird [33]), so darf man diese Konzession, wie mir scheint, allerdings machen, obschon die Frage deswegen nicht zweifelsfrei ist, weil die Schnelligkeit der Automobile nicht der alleinige Grund der Schädigungen ist.

Bezüglich der Postautomobile ist eine Ausnahmestellung in der Schweiz nicht geboten und nicht zulässig [34]); immerhin

---

[33]) Es bestehen jetzt schon Apparate, welche die Schnelligkeit eines Automobils automatisch feststellen. In dieser Beziehung soll die von Stauder in Zürich gemachte Erfindung („Progress") neben verschiedenen andern besonders wichtig sein.

[34]) Bei dieser Gelegenheit möchte ich meiner Freude Ausdruck geben darüber, dass die schweizerische Gesetzgebung die Post dem normalen Verkehrsrechte unterstellt hat. Auch der Juristenverein darf ein gewisses Verdienst in dieser Beziehung in Anspruch nehmen. Vergl. das sorgfältige und eingehende Referat von E. Ziegler über die (direkte oder subsidiäre) Haftung des Staates und der Gemeinden für Versehen und Vergehen ihrer Beamten und Angestellten (Z. f. Schw. R. N. F. VII S. 481). Auf Grund dieses Re-

wird es zweckmässig sein, darüber im Gesetze ein Wort zu sagen.

Es frägt sich sodann weiter, ob nicht das singuläre Recht vorzubehalten sei bezüglich:

a) der Automobile im Militärdienst,

b) der Automobile im Feuerwehrdienst.

Die Militärpersonen stehen, so lange sie dienen, bekanntlich unter speziellen Normen und der Militärdienst bringt (auch ausserhalb des Ernstfalles) noch ganz andere Gefahren mit sich, als die mit einem Automobile verbundene, so dass es ja nicht unbegreiflich ist, wenn hier ein Spezialrecht eingreift. Vergl. § 4 des österreichischen Entwurfs.

Was den Feuerwehrdienst anbetrifft, so handelt es sich dabei um öffentlichrechtliche Funktionen, so dass hier vielfach das Beamtenrecht zur Geltung gelangen wird. Freilich muss anerkannt werden, dass gerade hier die Unzulänglichkeit des positiven Rechts lebhaft in die Augen springt. [35])

Das dänische Automobilgesetz von 1906 schliesst seine Anwendung auf die Feuerwehrautomobile ausdrücklich aus (§ 2,$_2$).

Weiter ist zu erwägen, ob eine „Maximierung“ der Schadenshöhe bei Personen und Sachen befürwortet werden dürfe. Die Frage ist sehr kritisch, allein man darf nach dieser Richtung wohl einen Versuch machen. Aber freilich ist die Summe weder für die eine noch für die andere Kategorie von Schäden niedrig zu bemessen. Auch müsste hier der Fall einer strafbaren Handlung oder die Uebertretung einer Polizeivorschrift vorbehalten werden.

---

ferats und eines Korreferats von Borel wurde u. a. auch ausgesprochen, dass die Postverwaltung (sowie die Telegraphenverwaltung) in einem Spezialgesetz einer ernsthaften Verantwortlichkeit unterworfen werden solle (a. a. O. S. 632 und 633, sowie S. 640). Wann wird der monopolistische Staatstelegraphenbetrieb bei der Gesetzgebung an die Reihe kommen?

[35]) Der schweiz. Juristenverein hat auf Grund des vorhin erwähnten Referates von Ziegler ausgesprochen, dass der Staat und die Gemeinden auch für den Schaden zu haften haben, welchen ihre Beamten und Angestellten einem Dritten, sei es aus Absicht oder Fahrlässigkeit zugefügt haben (a. a. O. S. 561/2).

Ferner ist zu erwähnen, dass der Richter die Entschädigung unter jenen besondern Umständen ermässigen kann, von denen das B.G. über die Haftpflicht der Eisenbahnen Art. 4 spricht. Ich halte dagegen die sprachliche Formulierung des deutschen Kommissional-Entwurfs (§ 3a) nicht für sehr gut und die Wendung dürfte auch zu weit gehen.

Endlich darf vielleicht auch im Sinne des österreichischen Entwurfs (§ 2, 3) die Aufnahme einer Bestimmung empfohlen werden, die sich auf das Scheuen der Tiere bezieht.

6.

Es kommen noch verschiedene Fragen zur Berücksichtigung.

1. Es wird nötig sein, das reguläre Civilrecht zu reservieren für den Fall, dass dieses als Quelle von Rechtsansprüchen angerufen wird. Dies tat der österreichische Entwurf (§ 8). Vergl. auch § 7 des deutschen Entwurfs.

2. Ist eine Anzeigepflicht jeder Schädigung zu statuieren? Dies tut der Vorschlag der Société d'études législatives. Art. 6 bestimmt:

> Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les vingt-quatre heures au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 francs.
>
> La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.
>
> Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une enquête sommaire.

Ich halte die Statuierung einer solchen Vorschrift für sehr rationell und verweise auf:

a) Art. 4 B.G. betreffend die Arbeit in den Fabriken von 1877.

b) Art. 32 B.G. betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902.

3. Wie verhält es sich mit der Schadenersatzpflicht von Automobilen bei Schädigungen unter sich (oder von Auto-

mobilen mit Motorrädern, mit Tramways, mit Strassenbahnen, mit Strassenwalzen, mit gewöhnlichen Fuhrwerken und anderen haftpflichtigen Unternehmungen)?

In dieser Beziehung enthält der österreichische Entwurf eine Bestimmung (§ 3), die sehr beachtenswert ist, sowie der Entwurf der Société d'études législatives. Art. 7 des letztern sagt:

> **Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontres entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles du droit commun.**

Ich halte eine solche Bestimmung für zutreffend. Vergl. übrigens auch Art. 31 B.G. betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen.

Man muss natürlich, wie der österreichische Entwurf es tut, von dieser Frage dann wieder getrennt die Frage der Haftpflicht mehrerer Personen oder Unternehmungen gegenüber Dritten selbständig ins Auge fassen.

4. Ist ein Delikt der Automobilflucht zu statuieren? Verschiedene französische Vorschläge sprechen sich dahin aus (S. 18 oben) und auch der Entwurf der Société d'études législatives enthält eine dahingehende Bestimmung. Art. 8 lautet:

> **Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile, qui s'est enfui ou à tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des peines des articles 319 et 320 du Code pénal sous réserve de l'application de l'article 463 du même Code.**

Ich halte die Einführung einer solchen Strafnorm nicht für nötig.

5. Sind prozessuale Bestimmungen nötig?

a) bezüglich der Beweistheorie. Hier ist zu beachten, dass in der Schweiz das Civilprozessrecht noch nicht vereinheitlicht ist. Die Einführung einer Norm ist deswegen bei uns geboten;

b) betreffend den Gerichtsstand. § 9 des österreichischen Entwurfs enthält eine Bestimmung. Sie ist zweckmässig

und ich habe seinerzeit nur gegen die überspannten Hoffnungen Widerspruch erhoben, die man an sie knüpfte (Kodifikation S. 173 ff.).

6. Soll ein gesetzliches Pfandrecht für die Schadenersatzforderung an der Forderung des haftpflichtigen Versicherungsnehmers an den Versicherer statuiert werden (§ 10 des österreichischen Entwurfs)?

Hier erhebt sich die Frage: Soll eine allgemeine Versicherungspflicht aller Automobilhalter vorgeschrieben werden, wie sie der Bundesrat anlässlich der Konzessionserteilung von gewerblichen Automobilunternehmungen schon jetzt anordnen kann (Kodifikation S. 91)?

7. Bestimmungen finden sich weiter:

a) über die Ausdehnung der Versicherungsgesetze im österreichischen Entwurfe (§ 11),

b) über die Anwendung der Fabrikhaftpflichtgesetzgebung im Entwurfe der Société d'études législatives (Art. 9):

> **La législation sur la responsabilité des accidents du travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite, à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.**

c) über den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes im österreichischen Entwurf (§ 14) und im Entwurfe der Société d'études législatives (Art. 10):

> **La présente loi sera applicable immédiatement après la publication officielle du règlement d'administration publique qui devra déterminer les détails de son fonctionnement et le montant des centimes additionnels à percevoir la première année pour le fonds de garantie.**
>
> **Ce règlement devra être rendu dans le délai de trois mois.**

Dritter Teil.

Die Ergebnisse.

A. Resolutionen.

I.

Der rasche Erlass eines Haftpflichtgesetzes ist auch in der Schweiz unbedingt zu befürworten.

II.

Materiell muss sich das Gesetz an das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 anschliessen.

III.

Auch in der Schweiz sind einzelne Konzessionen des strengen Haftpflichtrechts im Interesse der Gerechtigkeit und der ungestörten Entwicklung der Automobil-Industrie zu befürworten.

B. Vorläufiger Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobile.

Ich stelle hier die Gesichtspunkte paragraphenmässig zusammen, welche als Grundlage für ein Bundesgesetz Verwendung finden können und bemerke dabei, dass ich diejenigen Bestimmungen, welche einer weitern Aufklärung und Diskussion bedürftig sind, kursiv drucken lasse. Ich hoffe mit diesem Vorgehen zu erreichen, dass sich die Diskussion am Juristentage auf konkrete Fragen wirft und dass sie sich wirklich fruchtbringend gestalten wird. Naturgemäss können über verschiedene Punkte Zweifel bestehen und ich erlaubte mir dabei auch auf einzelne Ausführungen meiner Schrift zu verweisen, woselbst die Gründe pro und contra vorgeführt sind, — ich brachte diese Zitate an, damit die Stellen even-

tuell sofort verglichen werden können. Der hier redigierte Entwurf lehnt sich im übrigen namentlich auch an das schon bestehende Recht (B. G. betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post von 1905 und an das O. R.) an.

Das Gesetz kann sich entweder beschränken auf die Haftpflicht oder es kann auch noch andere Fragen in seinen Bereich einbeziehen (wie namentlich das Strafrecht). So liesse sich auch ein erhöhter strafrechtlicher Schutz der Automobile gegen Gefährdung rechtfertigen.[36]) Auf der andern Seite ist auf § 9 des deutschen Entwurfs aufmerksam zu machen. Würde man die strafrechtlichen Bestimmungen aufnehmen, so würde dann das Bundesgesetz sich zu einem Gesetze über die Automobile auswachsen.

I. Der Begriff des Automobils.

(S. 24—30; 30—32; 130 und 131 der Kodifikation.)

§ 1.

Unter dem Ausdrucke Automobil, in welchem auch die Motorräder inbegriffen sind, werden im Sinne dieses Gesetzes alle zum Transport von Personen oder Sachen dienlichen Fahrzeuge verstanden, welche durch eine ihnen innewohnende nicht menschliche oder tierische Triebkraft bewegt werden können, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein.

Unter dieses Gesetz fallen auch die Automobile der staatlichen Postverwaltung, dagegen bleiben die in § 17 und 18 erwähnten Automobile vorbehalten.

---

[36]) Ich verweise auf meine Schrift S. 140. In der deutschen Reichstagskommission wurde die Resolution beantragt (aber noch nicht beraten und nicht beschlossen), wonach der Betrieb von Kraftfahrzeugen in ähnlicher Weise wie die der Eisenbahnen unter einen erhöhten strafrechtlichen Schutz gegen Gefährdung gestellt werden solle. In der Schweiz könnte man für die Strafbestimmungen Art. 55 B. G. betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902 zum Vorbild nehmen.

II. Die über die Haftpflicht bestehenden Grundsätze.

(S. 107—110 der Kodifikation.)

§ 2.

Wer ein Automobil hält, ist verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden an Personen und Sachen zu ersetzen, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder durch **grobes** *Verschulden Dritter oder durch* **grobes** *Verschulden des Getöteten, Verletzten oder Beschädigten verursacht worden ist.*

Halten mehrere Personen gleichzeitig ein Automobil, so haften sie solidarisch.

§ 3.

(S. 92—95 der Kodifikation.)

Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden Unfälle oder Schädigungen, welche herbeigeführt werden:

1. durch irgendwelche Versehen des Chauffeur, Mechanikers oder sonstiger Personen, die zur Benützung des Automobils zugelassen werden,
2. durch fehlerhafte den Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtungen und Beschaffenheit des Automobils,
3. durch fehlerhafte Leitung, Führung und Behandlung,
4. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung der nötigen Vorsichtsmassregeln oder von Vorkehrungen, die durch polizeiliche Anordnungen oder sonstige hoheitliche Vorschriften oder durch die im Verkehr gebotene Vorsicht vorgeschrieben sind.

§ 4.

(S. 122—126 der Kodifikation.)

Rührt der Schaden aus dem Scheuen von Tieren her oder besteht er in der Beschädigung von auf öffentlichen Strassen und Wegen frei (ohne Aufsicht) umherlaufenden Tieren, so ist

die Einrede der höhern Gewalt dann begründet, wenn der Automobilhalter beweist, dass der eingetretene Schaden trotz der vorschrift- und sachgemässen Vorsicht in der Führung und Behandlung des Automobils nicht verhindert werden konnte und auch nicht auf Versagen oder Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist.

§ 5.

(S. 101 und 102 der Kodifikation.)

Die Einrede aus dem groben Verschulden dritter Personen kann nicht erhoben werden, wenn diese in einem Dienstverhältnisse zu dem Halter des Automobils stehen.

§ 6.

Die Schadenersatzpflicht findet keine Anwendung auf die Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Automobil befördert werden, es müsste denn sein, dass diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbsmässigen Personen- oder Sachentransporte oder im Dienst oder Auftrag einer haftpflichtigen Person geschieht.

§ 7.

Diejenigen Personen, welche zur Ausübung ihres vertragsmässigen Dienstes vom Automobilhalter verwendet werden, haben gleichfalls Anspruch auf den in § 1 erwähnten Schadenersatz, es müsste denn sein, dass sie absichtlich den Schaden herbeigeführt haben.

In diesem letztern Falle ist dem Automobilhalter der Regress vorbehalten.

§ 8.

(S. 89—91 der Kodifikation.)

Zu gunsten der Schadenersatzforderung besteht ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung der haftpflichtigen Person gegen den Versicherer, wenn und soweit diese vorliegt.

§ 9.

(S. 136—137 der Kodifikation.)

Die Schädigungen, welche aus einem Zusammentreffen mehrerer einer verschiedenartigen Haftpflicht unterworfenen Personen oder Unternehmungen entstehen, unterliegen je demjenigen Gesetze, welches für die Haftpflicht jeder dieser Personen oder Unternehmungen gegenüber Dritten massgebend ist.

Soweit der Rechtsanspruch gegen mehrere Personen oder Unternehmungen besteht, haften diese solidarisch.

III. Das Mass und die Art des Schadenersatzes.

(S. 120—122 der Kodifikation.)

§ 10.[37]

Der Schadenersatz wird bei Sachschaden nach dem wirklichen Werte der beschädigten oder zerstörten Gegenstände bestimmt.

Im Falle der Tötung sind die Beerdigungskosten zu ersetzen. Ist der Tod nicht sofort eingetreten, so ist namentlich auch für die Kosten der versuchten Heilung und die Nachteile der Arbeitsunfähigkeit Entschädigung zu leisten. Haben andere Personen durch den Tod ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu leisten.

Im Falle der Körperverletzung hat der Verletzte Anspruch auf Ersatz der Kosten und auf Entschädigung für die Nachteile gänzlicher oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit. Ueberdies kann der Richter bei einer Verstümmelung oder Entstellung, durch welche das Fortkommen des Verletzten erschwert wird, auch dafür eine Entschädigung zusprechen.

§ 11.

Die Schadenersatzsumme geht bei Tötung oder Verletzung einer Person nicht höher als . . . . Fr. (50,000 Fr.?), und bei Sachbeschädigungen nicht höher als . . . . . Fr. (5000 Fr.?).

---

[37]) § 10 ist angelehnt an das B. G. von 1905 Art. 2 und 3.

Dieses Maximum fällt weg, wenn die Tötung, Verletzung oder Schädigung durch eine strafbare Handlung oder durch Nichtbeachtung einer Polizeivorschrift herbeigeführt wird.

§ 12.

Eine Ermässigung des Schadenersatzes findet dann statt, wenn der Schaden zum Teil aus dem groben Verschulden des Getöteten, Verletzten, Beschädigten hervorgeht.

§ 13.

In Fällen ungewöhnlich hohen Erwerbs des Getöteten, Verletzten, Beschädigten kann der Richter ferner die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände ermässigen.

§ 14. [38])

Der Schadenersatz ist in Form einer Kapitalsumme oder einer jährlichen Rente oder in Form einer Kapitalsumme in Verbindung mit einer Rente zu bestimmen. Der Richter ist bei Festsetzung der Entschädigungsart an die Anträge der Parteien nicht gebunden, sondern entscheidet hierüber nach freiem Ermessen. Gegebenenfalls trifft er die erforderlichen Anordnungen für die Sicherstellung der Rentenleistungen.

IV. Die Rektifikation des Urteils.

§ 15.

Rektifikationsklausel zu Gunsten beider Teile gemäss Art. 10 B.G. betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post, soweit es sich um Körperverletzung handelt.

V. Die Verjährung.

§ 16.

Die durch dieses Gesetz begründeten Schadenersatzklagen verjähren in zwei Jahren von dem Tage an, an welchem der

[38]) § 14 ist wörtlich aus dem B. G. von 1905 herübergenommen.

Geschädigte die Kenntnis von der Schädigung und der Person des Haftpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von 10 Jahren. Die gleiche Verjährung von zwei Jahren gilt für die aus § 15 sich ergebenden Begehren auf Erhöhung oder Herabsetzung der Schadensersatzsumme; sie läuft vom Tage der Eröffnung des Urteils an.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Berechtigten Unterhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder andere Teil die Fortsetzung der Unterhandlungen abbricht.

Im übrigen gelten für den Stillstand die Hinderung und die Unterbrechung der Verjährung die Bestimmungen des Obl.R.

VI. Unanwendbarkeit des Spezialgesetzes.

§ 17.

(S. 112—116 der Kodifikation.)

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf solche Automobile, welche eine Höchstgeschwindigkeit von . . Kilometern in der Stunde (15, 20, 25?) auf guter ebener Strasse nicht überschreiten können und mit einer amtlichen Marke darüber versehen sind. Die Geschwindigkeitsgrenze kann durch eine bundesrätliche Verordnung abgeändert werden.

Das Vorhandensein der erwähnten Voraussetzungen hat derjenige zu beweisen, der darauf gestützt die Ersatzpflicht im Sinne dieses Gesetzes ablehnt. Die Ersatzansprüche für alle Schäden aus dem Betriebe solcher Automobile unterstehen dem allgemeinen Privatrechte.

§ 18.

(S. 126—131 der Kodifikation.)

Das vorliegende Gesetz findet keine Anwendung:

1. *wenn eine Militärperson in Ausübung ihres Dienstes durch den Betrieb eines im Dienste der Militärverwaltung ver-*

wendeten Automobils getötet, verletzt oder beschädigt wird. Hier sind die Militärgesetze massgebend;

2. wenn eine Person in Ausübung ihres Feuerwehrdienstes durch den Betrieb eines im Dienste der hoheitlichen Feuerwehr verwendeten Automobils getötet, verletzt oder beschädigt wird. Hier sind die gewöhnlichen Grundsätze massgebend.

§ 19.

(S. 136 und 137 der Kodifikation.)

Die gegenseitigen Ersatzansprüche, welche mehrere haftpflichtige Personen oder Unternehmungen gegen einander erheben, richten sich nach dem allgemeinen Privatrecht.

VII. Prozessualische Bestimmungen.

§ 20.

Klagen auf Ersatz von Schaden, die durch das Halten eines Automobils verursacht werden, können auch bei demjenigen Gerichte erhoben werden, in dessen Sprengel der schädigende Vorfall stattfand.

Dabei sind Staatsverträge vorbehalten.

§ 21.

Der Richter urteilt bei allen gestützt auf dieses Gesetz erhobenen Ansprüchen nach freiem Ermessen, ohne an die Beweisregeln der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein.

VIII. Weitere Bestimmungen.

§ 22.

Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes werden weitergehende Rechtsansprüche, die sich aus dem allgemeinen Privatrechte oder aus andern Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen.

§ 23.

Vereinbarungen, Reglemente, Bekanntmachungen, durch welche zum Voraus die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, sind nichtig.

§ 24.

Jeder Vertrag, kraft dessen eine offenbar unzulängliche Entschädigung dem Verletzten oder Beschädigten zugesichert oder entrichtet worden ist, kann angefochten werden.

§ 25.

Die aus diesem Gesetze gegen die Automobilhalter und Automobilunternehmungen entstehenden Ansprüche der Angestellten aus Tötung und Verletzung sind unübertragbar. [39])

§ 26.

Der Automobilhalter ist verpflichtet, von jeder erheblichen Personenbeschädigung und jeder erheblichen Sachbeschädigung gegenüber Dritten und gegenüber Angestellten sofort und zwar binnen 24 Stunden der Lokalbehörde Anzeige zu machen.

Die Uebertretung dieser Pflicht wird mit einer Busse von 20 bis 100 Fr. bestraft.

Die Lokalbehörde leitet über die Ursachen und Folgen der ihr bekannt gewordenen erheblichen Unfälle ungesäumt und in wichtigeren Fällen unter Zuzug von Sachverständigen eine amtliche Untersuchung ein und gibt der Oberbehörde sofort davon Kenntnis.

---

[39]) Also auch diejenigen aus Sachbeschädigung.

Beilagen.

Der österreichische und deutsche Gesetzesentwurf.

A. Der österreichische Entwurf.

Regierungsvorlage.

GESETZ
vom . . . . .
betreffend
die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen.

§ 1.

Wenn durch den Betrieb eines Automobils oder eines anderen derartigen, durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Strassenfahrzeuges (Motorfahrzeug) jemand verletzt oder getötet oder Schaden an Sachen verursacht wird, so haften der Führer und der Eigentümer des Fahrzeuges und, wenn es mehreren gehört, jeder Miteigentümer für allen verursachten Schaden.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Fahrzeug einer anderen Person zum Betrieb überlassen, so ist diese an Stelle des Eigentümers neben dem Führer haftpflichtig. War das Fahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses infolge rechtswidrigen Vorganges der ausschliesslichen

Antrag des Justizausschusses.
(angenommen vom Abgeordnetenhause am 26. Januar 1907.)

GESETZ
vom . . . . .
betreffend
die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen.

§ 1.

Wird durch den Betrieb eines durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Strassenfahrzeuges (Kraftfahrzeuges) jemand verletzt oder getötet oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften der Lenker und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 a. b. G. B., bei Körperverletzung nach den §§ 1325 und 1326 a. b. G. B., bei Tötung nach § 1327 a. b. G. B. mit der Massgabe, dass auch den dürftigen Eltern (§ 154 a. b. G. B.) zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod entging.

Von der Haftpflicht als Lenker ist befreit, wer das Kraftfahrzeug in Ausübung seines öffent-

Regierungsvorlage.

Verfügung eines Dritten unterworfen, so haftet dieser an Stelle des Eigentümers oder desjenigen, dem das Fahrzeug zum Betrieb überlassen wurde, für den Ersatz des verursachten Schadens. Die letzteren können jedoch neben den sonst haftpflichtigen Personen in Anspruch genommen werden, wenn ihnen hinsichtlich der Verwahrung des Fahrzeuges ein Verschulden zur Last fällt.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand.

Wer einen gegen ihn erhobenen Schadenersatzanspruch unter Berufung auf die Bestimmungen des Absatzes 2 ablehnt, hat die Tatsachen, die den Uebergang der Haftung auf eine andere Person begründen, zu beweisen.

§ 2.

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Masse befreit, als er beweist, dass die schädigende Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden eines Dritten oder durch das Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges, auf Versagen

Antrag des Justizausschusses.

lichen oder vertragsmässigen Dienstes oder einer im öffentlichen Interesse übernommenen Pflicht geführt hat.

War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe überlassen (Betriebsunternehmer), so haftet dieser an Stelle des Eigentümers.

War das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

Wer auf Grund einer der vorstehenden Bestimmungen die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen zu beweisen, auf die sich seine Befreiung gründet.

Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand.

§ 2.

Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Pflicht zur Ersatzleistung nur dann und in dem Masse befreit, als er beweist, dass das schädigende Ereignis

durch einen unabwendbaren Zufall

oder durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst eintrat.

Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn das schädigende

Regierungsvorlage.

oder Mängel seiner Funktionen oder endlich auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist.

Die Berufung anf das Verschulden dritter Personen ist ausgeschlossen, wenn sich der Haftpflichtige dieser Personen beim Betriebe bedient hat oder wenn sie mit Zustimmung eines der Haftpflichtigen oder eines seiner zur Verfügung über das Fahrzeug berechtigten Bediensteten das Fahrzeug benützt haben oder wenn sie sich dessen infolge ungenügender Verwahrung bemächtigt haben.

Antrag des Justizausschusses.

Ereignis auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart seiner Funktion oder auf ihr Versagen zurückzuführen ist.

Rührt der Schade aus dem Scheuen von Tieren her oder besteht er in Beschädigung von auf öffentlichem Wege ohne Aufsicht umherlaufenden Tieren, so findet die Einrede des unabwendbaren Zufalles dann statt, wenn der Haftpflichtige beweist, dass der Schade trotz der vorschrifts- und sachgemässen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht verhindert werden konnte und auch nicht auf Versagen oder Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist.

Die Berufung auf das Verschulden eines Dritten ist ausgeschlossen, wenn sich ein Haftpflichtiger seiner beim Betriebe des Kraftfahrzeuges bedient hat.

Trifft den Dritten oder Beschädigten nur ein Teil der Schuld an dem Eintritte oder an der Grösse des Schadens, so kann der Richter unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der im § 1 bezeichneten Ansprüche erkennen. [40])

---

[40]) Dieser letzte Absatz lautet in der Fassung des Abgeordnetenhauses folgendermassen: Rührt jedoch der Schaden oder sein Umfang nur zum Teile aus dem Verschulden des Verletzten oder des Dritten her, so soll unter Würdigung aller Umstände auf einen Teil der im § 1 bezeichneten Ansprüche erkannt werden.

Regierungsvorlage.	Antrag des Justizausschusses.
Neu.	§ 3. Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignisse ergeben. Dabei macht es keinen Unterschied, ob dieses Ereignis aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen der Betriebe von Kraftfahrzeugen mit einander oder mit Betrieben von Unternehmungen entstand, die der Haftpflicht nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.G.Bl. Nr. 27, oder vom 12. Juli 1902, R.G.Bl. Nr. 147, unterliegen. Die Ersatzansprüche regeln sich in allen diesen Fällen nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte. Dritte Personen jedoch, welche Schäden aus Ereignissen erleiden, die im Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Betriebe entstanden, können ihre Ersatzansprüche gegen jeden Haftpflichtigen auf Grund desjenigen Gesetzes erheben, das nach der Beschaffenheit des Betriebes des Belangten für dessen Haftpflicht massgebend ist. Insoweit derselbe Ersatzanspruch gegen mehrere Personen begründet ist, haften sie zur ungeteilten Hand. § 4. Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden

Regierungsvorlage.	Antrag des Justizausschusses.
	keine Anwendung auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, dass diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbemässigen Personen- oder Sachentransporte, oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah.
	Die Ersatzansprüche der Personen, die beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ausübung ihres vertragsmässigen Dienstes verwendet werden, beschränken sich auf den Anspruch aus der Unfallversicherung (§ 11). Andere von der Haftpflicht ausgenommene Lenker (§ 1, Absatz 2) haben nur dann einen Ersatzanspruch im Sinne dieses Gesetzes, wenn sie weder gegen Unfall versichert sind noch beim Eintritte eines Betriebsunfalles Anspruch auf den Fortbezug ihrer Dienstbezüge, noch Anspruch auf eine Pension oder auf einen anderen Versorgungsanspruch haben.
Neu.	Wenn eine Militärperson in Ausübung ihres Dienstes durch den Betrieb eines im Dienste der Kriegsverwaltung verwendeten Kraftfahrzeuges beschädigt wird, so sind die Ersatzansprüche des Beschädigten oder seiner Angehörigen gegen das Aerar ausschliesslich nach den Militärversorgungsgesetzen zu beurteilen.

Regierungsvorlage.

§ 3.

Auf Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung bei der zum Betriebe und zur Führung unentbehrlichen Belastung auf guter, ebener Strasse nicht mehr als 20 Kilometer in der Stunde zurücklegen können, finden die §§ 1 und 2 keine Anwendung.

Jedoch haftet der Eigentümer oder derjenige, dem von diesem das Fahrzeug zum Betrieb überlassen war, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient.

Das Vorhandensein der im ersten Absatze bezeichneten Voraussetzung hat zu beweisen, wer wegen Ersatz des Schadens in Anspruch genommen wird.

Neu.

Antrag des Justizausschusses.

§ 5.

Die Bestimmungen der §§ 1, 2 und 3, Schlussabsatz, dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf Kraftfahrzeuge, die derart eingerichtet oder mit solchen Vorkehrungen versehen sind, dass sie bei der zum Betriebe und Führung unentbehrlichen Belastung auf guter und ebener Strasse die Höchstgeschwindigkeit von 25 Kilometern, auf die Stunde bezogen, nicht überschreiten können.

Das Vorhandensein dieser Voraussetzungen hat zu beweisen, wer auf deren Grund die Ersatzpflicht ablehnt.

Die Ersatzansprüche für Schäden aus dem Betriebe solcher Kraftfahrzeuge regeln sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.

§ 6.

Auch dort, wo die Ersatzansprüche für einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen sind, haftet der Eigentümer des Kraftfahrzeuges oder jener, der nach § 1 an seine Stelle tritt, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, und zwar im Falle der Tötung mit der Massgabe, dass auch den dürftigen Eltern (§ 154 a. b. G.B.) zu ersetzen ist, was ihnen durch den Tod entging.

Regierungsvorlage.	Antrag des Justizausschusses.
	Mehrere Miteigentümer oder an die Stelle des Eigentümers tretende Personen haften zur ungeteilten Hand.
Neu.	§ 7. Das Recht, auf Grund der §§ 1, 2, 3, letzter Absatz, und 6 dieses Gesetzes Schadenersatzansprüche zu erheben, verjährt: a) in sechs Monaten von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt; b) auch ohne Rücksicht auf die Kenntnis in drei Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses.
Neu.	§ 8. Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes sind weitergehende Haftungen, die sich aus dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche oder aus anderen Gesetzen ergeben, nicht ausgeschlossen.
Neu.	§ 9. Klagen auf Ersatz von Schäden, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht sind, können auch beim sachlich zuständigen Gerichte angebracht werden, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand.
Neu.	§ 10. Der durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges Beschädigte hat für seine Forderung auf Schaden-

Regierungsvorlage.	Antrag des Justizausschusses.
	ersatz ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung des haftpflichtigen Versicherungsnehmers gegen den Versicherer aus seiner Haftpflichtversicherung.
	§ 11.
Neu.	Personen, die beim Betriebe von Kraftfahrzeugen in Ausübung ihres vertragsmässigen Dienstes verwendet werden, sind, soweit auf sie nicht bereits die Gesetze vom 28. Dezember 1887, R.G.Bl. Nr. 1 von 1888, und vom 20. Juli 1894, R.G.Bl. Nr. 168, Anwendung haben, nach Massgabe der Bestimmungen des ersteren Gesetzes versichert. Bedienstete, bei denen die Voraussetzungen des § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.G.Bl. No. 1 von 1888, zutreffen, sind von der Versicherungspflicht ausgenommen. Mit Rücksicht auf die Versicherung gilt stets der Eigentümer des Kraftfahrzeuges als Unternehmer des versicherungspflichtigen Betriebes. Die Frist, in der die bereits bestehenden Betriebe von Kraftfahrzeugen, die hiemit in die Versicherung neu eintreten, die Anzeige im Sinne des § 18 des Unfallversicherungsgesetzes zu erstatten haben, und der Zeitpunkt, mit dem für sie die Wirksamkeit der Versicherung beginnt, wird durch Verordnung des Ministeriums des Innern bestimmt.

Regierungsvorlage.

Neu.

§ 4.

Vereinbarungen, durch welche die Anwendung der Vorschriften der §§ 1 bis 3 zum Nachteil des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, sind nichtig.

§ 5.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung, wenn der Schaden vor Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes verursacht wurde.

Dieses Gesetz tritt mit Beginn des auf seine Kundmachung folgenden dritten Kalendermonats in Wirksamkeit.

Antrag des Justizausschusses.

§ 12.

In Ansehung der Haftpflichtversicherung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen kann im Verordnungswege bestimmt werden:

1. dass der Versicherte einen im Verhältnis zum Ganzen bestimmten Teil des Schadens, jedenfalls aber Schäden unter einem gewissen Betrage ohne Anspruch auf Ersatz durch den Versicherer selbst zu tragen hat;

2. dass der Versicherer nicht haftet, wenn der Schade innerhalb einer Frist weder dem Versicherer angemeldet wurde noch den Gegenstand einer Klage oder Anzeige bei den Gerichten, der Staatsanwaltschaft, den Polizei-, Gemeinde- oder politischen Behörden oder bei der Gendarmerie bildete, noch durch eine dieser Behörden und Organe von Amts wegen zum Gegenstande von Ermittlungen gemacht wurde.

§ 13.

Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten im vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollen, sind nichtig.

§ 14.

Dieses Gesetz tritt mit Beginn des auf seine Kundmachung folgenden dritten Kalendermonats in Wirksamkeit.

Auf Schäden aus früher eingetretenen Ereignissen hat es keine Anwendung.

B. Der deutsche Entwurf.

Entwurf.	Beschlüsse der Kommission.
ENTWURF EINES GESETZES über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden.	ENTWURF EINES GESETZES über den Betrieb von Kraftfahrzeugen.
§ 1.	§ 1.
Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch elementare Triebkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Im Falle der Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.	Unverändert.
§ 2.	§ 2.
Im Falle der Tötung ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Getötete dadurch erlitten hat, dass während der	Unverändert.

Entwurf.	Beschlüsse der Kommission.
Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war. Der Ersatzpflichtige hat ausserdem die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen.	
Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnisse, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmasslichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.	
§ 3.	§ 3.
Im Falle einer Körperverletzung ist der Schadenersatz durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, dass infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.	Unverändert.

Entwurf.	Beschlüsse der Kommission.
	§ 3a. (Neu).
	Hat bei dem Unfalle ein Verschulden des Betriebsunternehmers nicht mitgewirkt, so hat er den Schaden (§§ 1 bis 3) nur insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten, eine Schadloshaltung erfordert.
§ 4.	§ 4.
Der Schadenersatz wegen Aufhebung oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie der nach § 2 Absatz 2 einem Dritten zu gewährende Schadenersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.	Unverändert.
Die Vorschriften des § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuches und des § 708 Nr. 6 der Civilprozessordnung finden entsprechende Anwendung. Das Gleiche gilt für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 3 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente von der Vorschrift des § 850 Abs. 1 Nr. 2 der Civilprozessordnung.	
Ist bei der Verurteilung des Verpflichteten zur Entrichtung einer Geldrente nicht auf Sicherheitsleistung erkannt worden, so kann der Berechtigte gleichwohl Sicherheitsleistung verlangen, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten sich erheblich	

Entwurf.

verschlechtert haben; unter der gleichen Voraussetzung kann er eine Erhöhung der in dem Urteile bestimmten Sicherheit verlangen.

§ 5.

Die in den §§ 1 bis 3 bestimmten Ansprüche auf Schadensersatz verjähren in zwei Jahren von dem Unfall an. Gegen denjenigen, welchem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung mit dem Tode. Im übrigen finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Verjährung Anwendung.

§ 6.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalls das Fahrzeug zur Beförde-

Beschlüsse der Kommission.

§ 5.

Die in den §§ 1 bis 3 bestimmten Ansprüche auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren von dem Unfall an. Gegen denjenigen, welchem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung mit dem Tode.

Hatte jedoch der Ersatzberechtigte von der Person des Ersatzpflichtigen keine Kenntnis, so verjähren die Ansprüche erst in zwei Jahren von der erlangten Kenntnis, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren von dem Unfall an.

Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

Im übrigen finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Verjährung Anwendung.

§ 6.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalls das Fahrzeug zur Beförde-

Entwurf.

rung des Verletzten oder der beschädigten Sache dient oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig ist;

2. wenn der Unfall bei dem Betrieb eines Fahrzeuges verursacht wird, das auf ebener Bahn die Geschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde nicht überschreiten kann und mit einer amtlichen Marke hierüber versehen ist.

§ 7.

Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Betriebsunternehmer für den bei dem Betriebe durch die Tötung oder durch die Verletzung des Körpers eines Menschen oder durch die Beschädigung einer Sache entstehenden Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

§ 8.

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund der Vorschriften dieses

Beschlüsse der Kommission.

rung des Verletzten oder der beschädigten Sache dient oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig ist;

2. wenn der Unfall bei dem Betrieb eines Fahrzeugs verursacht wird, das eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschreiten kann und mit einer amtlichen Marke hierüber versehen worden ist. Die Geschwindigkeit wird durch eine mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassende Kaiserliche Verordnung bestimmt. Die Bestimmung kann auf demselben Wege ergänzt und abgeändert werden.

§ 7.

Unverändert.

§ 8.

Unverändert.

Entwurf.

Gesetzes geltend gemacht ist, wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

Beschlüsse der Kommission.

§ 9. (Neu.)

Wer den zur Erhaltung der Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Die gleiche Strafe trifft Personen, die zu dem Täter in einem Verhältnisse stehen, kraft dessen dieser verpflichtet ist, ihren Anordnungen Folge zu leisten, sofern sie die Zuwiderhandlung dulden.

Ist der Täter bereits einmal wegen einer der im Abs. 1 oder 2 bezeichneten Zuwiderhandlungen rechtskräftig verurteilt worden, so tritt Geldstrafe bis zu 1000 Mark oder Haft oder Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten ein. Diese Bestimmung bleibt jedoch ausgeschlossen, wenn seit dem Eintritte der Rechtskraft bis zur Begehung der neuen Straftat zwei Jahre verflossen sind.

